

## ETNOREFLIKA

VOLUME 4

No. 2. Juni 2015.

Halaman 831-847

**AKTIVITAS PELAYARAN DALAM PELAYARAN PADA KAPAL LAYAR MOTOR SURYA INDAH DI DESA PASIR PUTIH, KECAMATAN KAPALA MADAN, KABUPATEN BURU SELATAN PROVINSI MALUKU<sup>1</sup>**

*Syamsumarlin<sup>2</sup>*  
*M. Hasrin Monde Ofu<sup>3</sup>*

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan menjelaskan dan mendeskripsikan pola hubungan patron klien antara pemilik kapal, juragang, dan Anak Buah Kapal (ABK) dan sistem bagi hasil dalam pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik pengamatan terlibat dan wawancara mendalam. Data yang di peroleh dianalisis secara deskriptif kualitatif. Analisis data dimaksudkan untuk menyederhanakan data yang diperoleh agar lebih mudah dibaca dan dipahami. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran dimulai dari perencanaan seperti meminjam perahu, menentukan hak dan kewajiban pemilik peminjam dalam pelayaran serta sanksi yang diberikan apabila ditemukan pelanggaran. Selanjutnya aktivitas pelayaran dilanjutkan dengan pemilihan sawi dan mencari muatan komoditi untuk dibawa serta dalam pelayaran. Setelah seluruh persiapan selesai, kemudian proses pelayaran dapat dilakukan. Dalam melakukan proses pelayaran, para pelayar mencari pembeli barang dagangannya dan kembali pulang ke Pulau Buruh. Sistem bagi hasil bagi para pelayar dilakukan dengan cara dibagi secara merata. Sebelum bagi hasil dilakukan, seluruh pengeluaran selama pelayaran serta sewa kapal di pisahkan terlebih dahulu. Setelah seluruh pengeluaran di kalkulasi, barulah diperoleh pendapatan bersih. Pendapatan bersih ini dibagi sebanyak enam orang sesuai dengan jumlah seluruh pelayar.

**Keywords:** aktivitas pelayaran

**ABSTRACT**

*This study aims to explain and describe the pattern of patron-client relationship between the owner of the ship, juragang and Ship's Men (ABK) and a revenue sharing system in the cruise Sailing Motor Surya Indah. Data collected by participant observation techniques and in-depth interviews. The data obtained were analyzed by descriptive qualitative. The data analysis is intended to simplify the data obtained so that the younger read and understood. The results showed that shipping activities from the planning stage such as borrowing a boat, determine the rights and obligations of borrowers in the shipping owners and sanctions provided if a violation is found. Furthermore, shipping activities continued with mustard and seek election to take charge of the commodity as well as in shipping. Once all the preparation is complete, then the process of shipping can be done. In the process of shipping, sailors looking for buyers of merchandise and returning home to the island of Labour. Profit-sharing system for the gob done by divided evenly. Before the results is done, all the expenditure during cruise and rental boats separated beforehand. After all expenditures in the calculations, then the net income earned. This net income divided by as many as six people according to the number of whole gob.*

**Keywords:** shipping activities

---

<sup>1</sup> Hasil Penelitian

<sup>2</sup> Staf Pendidik pada Jurusan Antropologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Halu Oleo, Kampus Hijau Bumi Tridharma, Jl. H.E. Agus Salim Mokodompit, Kendari 93232, Pos-el: syamsumarlin antrop@yahoo.co.id

<sup>3</sup> Alumni Jurusan Antropologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Halu Oleo, Kampus Hijau Bumi Tridharma, Jl. H.E. Agus Salim Mokodompit, Kendari 93232, Pos-el: hasrinmondeofu@yahoo.co.id

## **A. PENDAHULUAN**

Indonesia merupakan negara maritim karena salah satu buktinya bahwa 70% wilayah Indonesia dikelilingi oleh lautan dengan garis pantai terpanjang di dunia. Sebutan sebagai negara maritim sangatlah beralasan bila ditinjau dari segi geografis sebab negara Indonesia terdiri dari beribu-ribu pulau baik pulau besar maupun pulau kecil. Wilayah perairan menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya dalam membangun hubungan ekonomi, perdagangan, dan interaksi sosial. (Yamin:2002)

Penjelasan tentang letak geografi di atas sangatlah penting, terutama untuk hubungan perdagangan. Kebutuhan berbagai bahan pokok yang tidak diproduksi disuatu daerah atau pulau akan subsidi dari pulau lain disekitarnya. Oleh karena itulah melalui perahu, dapat dimanfaatkan sebagai alat transportasi yang paling utama.

Salah satu kelompok masyarakat Indonesia yang berada pada jalur pelayaran adalah masyarakat Kepulauan Maluku yang terletak di wilayah bagian Timur Indonesia. Kepulauan ini pada umumnya dikenal sebagai kepulauan rempah-rempah. Salah satu daerah yang sejak zaman dahulu sampai sekarang telah memanfaatkan transportasi laut adalah masyarakat Desa Pasir Putih. Alat transportasi laut yang digunakan oleh masyarakat Desa Pasir Putih dalam bahasa lokalnya disebut bhangka atau motoro yang sekarang disebut Kapal Layar Motor sangat memegang peranan penting dalam melakukan hubungan antar pulau, perekonomian, perdagangan serta interaksi sosial antara masyarakat pasir putih itu sendiri dengan masyarakat di daerah lain.

Kapal Layar Motor Surya adalah alat transportasi perdagangan yang digunakan oleh masyarakat Desa Pasir Putih. Kapal ini memiliki beberapa bagian berupa ruangan mesin, ruang penyimpanan barang dagangan, ruang tidur dan lain-lain. Kapal

ini dimiliki oleh seorang pemilik kapal yang dipinjamkan kepada para pelayar untuk melakukan aktivitas pelayaran.

Aktivitas pelayaran yang dilakukan di Desa Pasir Putih ini melibatkan beberapa kalangan yaitu pemilik perahu, juragang, serta pemilik lahan/komoditi. Pemilik perahu biasanya menawarkan perahu miliknya kepada para pelayar yakni juragang untuk berlayar menggunakan perahu miliknya dengan syarat ada sejumlah imbalan dan kesepakatan bersama antara pemilik dan juragang dalam setiap kali melakukan aktivitas pelayaran. Dalam melakukan pelayaran juragang membutuhkan personel untuk mengoperasikan perahu, biasanya dalam mengoperasikan perahu dengan kapasitas 30-35 ton membutuhkan 6-7 orang personil termaksud juragang. personil yang terlibat dalam pelayanan direkrut dengan dua cara pertama personil yang diajak oleh juragang dengan persyaratan mempunyai komoditi untuk dimuat atau di pasarkan, kedua calon personil diajak oleh pemilik perahu untuk terlibat dalam pelayaran biasanya yang direkomendasikan adalah bass (bagian atasi mesin), dalam konteks hubungan sosial antara pemilik, juragang dan personilnya, yang mengendalikan seluruh proses awal hingga akhir pelayaran adalah juragang. Sedangkan keselamatan perahu menjadi tanggung jawab bersama antara pemilik perahu, juragang serta personilnya sebagai mana telah disepakati bersama sebelum melakukan pelayaran kesepakatan ini berlaku umum. Dalam artian berlaku untuk Pelayar Desa Pasir Putih.

Aktivitas kerjasama yang dibangun antara pemilik kapal, juragang serta personilnya dalam Pelayaran Kapal Layar Motor surya Indah telah menciptakan pola hubungan timbal balik. Hubungan antara juragang dan personilnya dalam aktivitas pelayaran sangat nampak dimana juragang tidak akan bekerja sendiri tanpa adanya personil (ABK) yang bekerja sesuai keahlian masing-masing dalam melakukan akti-

vitasi pelayaran. Dengan demikian, nampak suatu dinamika kehidupan yang marasa saling membutuhkan dan saling ketergantungan antara juragan dan personilnya. Hubungan ini juga dapat dilihat pada saat juragan membutuhkan muatan sedangkan sawi membutuhkan pendapatan lebih. Selain itu, hubungan yang dimiliki antara pemilik perahu dengan pelayar, dalam aktivitasnya juga membahas tentang hubungan antara pelayar dengan pelayar hubungan ini dapat dilihat pada saat melakukan pekerjaan bersama yang di dalamnya terdapat sifat saling mempercayai dan juga sifat kekeluargaan.

Bertolak dari latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah: 1) untuk menjelaskan dan mendeskripsikan aktivitas pelayar dalam pelayaran pada kapal layar Motor Surya Indah; 2) untuk menjelaskan dan mendeskripsikan sistem bagi hasil antara pemilik dan pelayar dalam satu kali pelayaran di kapal Layar Motor Surya Indah.

## B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kapal Layar Motor Surya Indah yang berlayar dari Desa Pasir Putih ke pulau harga dan sebaliknya. Subyek penelitian ini adalah pelayar, juragan kapal, pemilik kapal, pemilik muatan, sahbandar dan pembeli. Pemilihan lokasi ini didasarkan atas pertimbangan bahwa Kapal Layar Motor Surya Indah merupakan salah satu alat transportasi perdagangan yang di gunakan oleh masyarakat Desa Pasir Putih. Selain itu kapal ini memiliki dua kebudayaan pelayaran rakyat yakni *bhangka* (kapal tradisional) dan *motoro* (kapal yang sudah memiliki mesin). Jadi, Kapal Layar Motor Surya Indah adalah kapal yang masih memiliki sistem kerja tradisional tetapi telah menggunakan alat modern berupa mesin kapal. Kemudian para pelayar memiliki pola budaya yang unik dalam melakukan aktivitas pelayarannya

seperti pembagian hasil, rute pelayaran, perekrutan ABK (sawi) dan lain-lain. Studi ini dilakukan selama tujuh bulan, yang dimulai dari bulan Februari sampai dengan bulan Juli.

Pemilihan informan dalam penelitian ini terdiri atas informan kunci dan informan biasa. dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan kebutuhan peneliti atau penentuan informan secara sengaja berdasarkan pertimbangan peneliti yang kriterianya disesuaikan dengan maksud dan tujuan penelitian. Hal tersebut mengacu pada Spradley (1997) yang mengatakan bahwa seorang informan sebaiknya mereka yang dianggap mengetahui secara tepat permasalahan penelitian, sehingga diperoleh informasi sebanyak mungkin dalam rangka menjawab permasalahan penelitian terkait bentuk penguasaan.

Pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik penelitian lapangan (*field work*). Teknik ini bertujuan untuk memperoleh data melalui penelitian dilapangan dengan menggunakan metode pengamatan dan wawancara.

Analisis data dilakukan secara induktif terhadap data yang dihimpun. Peneliti berupaya untuk dapat mengamati ide pemikiran dan ingatan informan yang diungkapkan dengan menggunakan kata-kata sendiri, melalui upaya yang dikatakan oleh para informan. Seluruh data yang berasal dari wawancara dan pengamatan yang telah dikumpulkan akan direduksi dengan membuat pengelompokan dan abstraksi (Koentjaraningrat dalam Endraswara:2003). Seluruh data yang diperoleh dari hasil penelitian akan dihubungkan dengan teori yang ada dan dianalisis serta diinterpretasikan sesuai kebutuhan penelitian. Selanjutnya dari hasil intrepresiasi akan menggambarkan kenyataan yang bersifat deskriptif kualitatif sehingga mampu menjawab masalah yang ada dalam penelitian ini. Adapun yang data

yang dianalisis adalah aktivitas pelayaran yang dilakukan oleh para pelayar, proses peminjaman perahu, hak dan kewajiban pemilik dan peminjaman dalam pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah, sanksi yang dikenakan, aktivitas *jurang* dan sawi, proses pemilihan sawi, pencarian komoditi muatan, mengadakan pelayaran, mencari pembeli barang dagangan, proses kembalinya kapal ke Pulau Buru dan sistem bagi hasil para pelayaran.

### **C. GAMBARAN UMUM AKTIVITAS PELAYAR DALAM PELAYARAN DI KAPAL LAYAR MOTOR SURYA INDAH**

#### **1. Kapal Layar Motor Surya Indah**

Dalam sistem pelayaran, masyarakat Desa Pasir Putih menggunakan kapal sebagai alat transportasi. Pelayaran merupakan salah satu mata pencarian yang digeluti oleh masyarakat Desa Pasir Putih. Kapal yang digunakan berlayar, dirancang dan dibuat sendiri oleh masyarakat setempat. Mereka memanfaatkan sumber daya alam untuk membuat kapal. Pembuatan kapal dilakukan oleh masing-masing pemilik kapal.

Setiap *Pandehela* (pelayar) biasanya memiliki alat transportasi yang berguna untuk menunjang kelangsungan dan kelancaran dalam melakukan aktivitasnya. Alat transportasi yang digunakan berupa kapal motor. Pemilik kapal layar Suria Indah adalah seorang petani yang bernama Bapak Ramli Popalia yang akrab disapa sebagai La Lili atau bapak La Ardin (sapaan untuk seorang yang sudah menikah dan mempunyai anak). Awalnya bapak Ramli berprofesi sebagai seorang petani di Desa Pasir Putih. Karena Bapak Ramli ini berasal Pulau Bunongko yang mayoritas masyarakatnya berprofesi sebagai pelaut, maka beliau merasa bahwa sejak kecil telah memiliki naluri sebagai seorang pelaut. Pada mulanya keinginannya adalah untuk membuat kapal layar motor sebagai alat yang dapat dimanfaatkan untuk alat transportasi yang

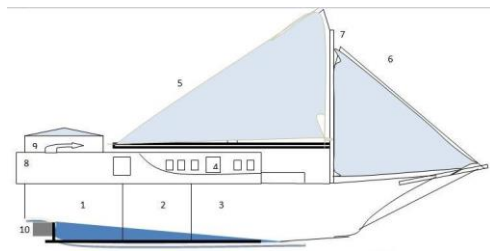
dimanfaatkan banyak orang. Bapak Ramli kini berprofesi sebagai seorang nelayan ikan tuna sambil mengawasi karyawan yang bekerja dikapal-nya.

Bapak Ramli memiliki satu kapal motor Layar Surya Indah. Kapal ini memiliki kapasitas muatan kurang lebih antara 30-35 ton sekali muat. Kapal Motor Suria Indah dibuat pada tahun 1998 dan selesai dikerjakan pada awal tahun 2002. Setelah diresmikan, Kapal Layar Suria melakukan pelayaran pertamanya dengan rute Desa Pasir Putih menuju ke Kota Luwuk Provinsi Sulawesi Tengah dengan memuat *bakaki* (kopra) sebanyak 30 ton.

Seiring berjalannya waktu, usaha ini dinilai menjanjikan dan dapat memberikan keuntungan bagi kehidupan masyarakat Desa Pasir Putih. Sebagian besar mayoritas masyarakat Desa Pasir Putih berprofesi sebagai pelaut. Oleh Karena itu, para pekerja berencana untuk membuat kapal yang baru.

#### **2. Kondisi Kapal**

KLM (Kapal Layar Motor) Suria Indah mulai dikerjakan pada tahun 1998 dan mulai dioperasikan pada akhir tahun 2002. Dalam pembuatan Kapal Suria Indah, diperkirakan menghabiskan dana sekitar Rp 45.000.000, Dana tersebut digunakan untuk pembelian kayu, mesin kapal sebanyak 2 buah, gaji para pekerja kapal, beberapa jenis tali dan pakuserta keperluan lainnya. KLM Suria Indah memiliki ukuran dengan panjang kapal 10,30 M lebar kapal 3,90 M, tinggi tiang layar 9 M dan lebar layar 7 M. Kapal yang memiliki kapasitas muatan antara 30-35 ton ini menghabiskan beberapa jenis kayu dalam pembuatannya. Jenis kayu yang digunakan memiliki harga yang berbeda. Jenis kayu yang digunakan adalah kayu gufasa. Kayu jenis ini didapatkan oleh masyarakat di hutan sekitar Desa Pasir Putih.



Gambar 1. Ilustrasi Tata Ruang Kapal Layar Motor Surya Indah

**Keterangan:**

1. Ruang Barang I
2. Ruang Mesin
3. Ruang Barang II
4. Ruang Tidur
5. Layar Utama
6. Layar Jipu
7. Tiang Layar
8. Ruang Dapur dan WC
9. Tempat Kemudi
10. Daun Kemudi

Kapal Layar Motor Surya Indah terdiri dari beberapa bagian yakni ruang barang, ruang mesin, ruang tidur, layar utama, layar jipu, tiang layar, tempat kemudi, daun kemudi, dapur dan WC. Ruang barang terletak pada dua bagian kapal yaitu pada bagian depan dan belakang bawah kapal. Ruang barang digunakan sebagai tempat penampungan komoditi yang akan dijual di daerah tujuan. Setelah komoditi dijual, ruangan ini akan digunakan sebagai tempat penampungan barang yang telah dititipkan oleh para masyarakat Desa Pasir Putih.

Ruang mesin terletak pada tengah kapal karena bila mesin terletak pada bagian belakang kapal, maka baling-baling kapal akan lebih panjang dari pada badan kapal. Bila hal ini terjadi maka ketika terjadi kecelakaan seperti penumpang yang jatuh pada bagian belakang kapal, maka ia akan tergilas dengan baling-baling. Kemudian pada saat kapal hendak berlabu, maka tali kapal akan mudah tersangkut. Hal ini dapat membahayakan kapal yang berimbas pada pelayar. Maka dari itu, posisi mesin

yang terletak di tengah lebih aman dari pada di belakang.

Ruang tidur terdapat pada bagian atas ruang barang. Ruang tidur berupa ruangan luas yang hanya terdapat satu bagian saja. Ruang tidur ini digunakan sebagai tempat istirahat para pelayar. Ruangan ini dirancang sedemikian rupa agar para pelayar dapat beristirahat dengan nyaman tanpa gangguan dari cuaca buruk.

Kapal Layar Motor Surya Indah menggunakan dua layar yakni layar utama dan layar jipu. Layar utama adalah sebuah kain yang berbentuk persegi tiga siku-siku sedangkan layar jipu terbuat dari bahan yang sama dengan layar utama, tetapi memiliki ukuran yang lebih kecil dari pada layar utama. Kedua layar ini berfungsi sebagai penggerak utama kapal. Selain itu, layar ini juga dapat menjaga keseimbangan kapal pada saat berlayar.

Tiang kapal yang terdapat dapat bagian depan kapal memiliki tinggi 9 M. Tiang ini terbuat dari kayu besi karena jenis kayu ini tahan lama dan tidak mudah patah. Tiang ini berfungsi sebagai penopang layar utama dan layar jipu.

Bagian kapal ini terdapat ruang dapur dan WC. Ruang dapur berfungsi sebagai tempat masak dan makan para pelayar. Tetapi dalam kondisi tertentu ruangan ini dapat difungsikan sebagai tempat memuat komoditi.

Kapal ini juga memiliki tempat kemudi dan daun kemudi. Tempat kemudi adalah berada pada di luar bagian belakang perahu. Tempat kemudi ini di berada di luar kapal agar lebih mudah di kendalikan dan para pelayar merasa nyaman jika mengendalikan kapal dari luar. Pengemudi kapal mengendalikan kapal dengan menggunakan daun kemudi. Daun kemudi kapal terletak pada bagian belakang bawah kapal. Daun kemudi ini berfungsi sebagai mengendalikan kapal.





Foto 1. Kapal Layar Motor Surya Indah saat berlabuh.

Kapal Surya Indah dilengkapi dengan mesin kapal merk jiangdong sebanyak 2 buah, yang berfungsi sebagai alat menjalankan kapal serta mesin Alkom 1 buah yang berfungsi sebagai alat pompa air dalam kapal. Kapal ini dilengkapi oleh kompas, alat penunjuk arah, dan GPRS serta layar berupa kain yang berasal dari karung sebagai alat bantu mesin dalam proses pelayaran.

### 3. Rute dan Tarif

Dalam setiap perjalanan, Kapal Layar Motor Surya Indah memiliki rute tersendiri. Jadwal keberangkatan Kapal Layar Motor Surya Indah merupakan suatu hal yang perlu dipertimbangkan oleh *anakodha* (*juragan*) karena sangat menentukan banyaknya jumlah muatan. Biasanya dalam menentukan hari keberangkatan, disesuaikan dengan banyaknya masyarakat yang memanfaatkan jasa Kapal Layar Motor Surya Indah ini agar pendapatan yang mereka dapatkan lebih maksimal.

Waktu keberangkatan Kapal Layar Motor Surya Indah maupun kapal lainnya di Desa Pasir Putih ini lebih memilih pada pagi hari. Hal ini disebabkan karena sistem pengetahuan masyarakat tentang laut serta waktu yang ditempu dalam perjalanan memakan waktu yang cukup lama sehingga masyarakat perlu melakukan perjalanan pada pagi hari agar sampai pada tempat tujuan pada pagi hari pula. Waktu yang ditempu dalam perjalanan sangat bervariasi, tergantung pada tempat tujuan.

Selain penentuan hari dan jam keberangkatan yang diambil oleh juragan dan

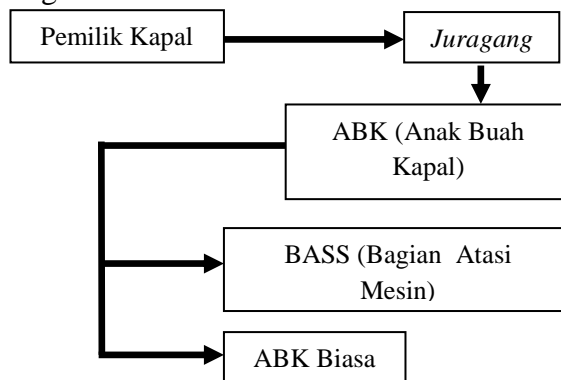
Anak Buah Kapal, ketentuan rute dan tarif juga menjadi hasil keputusan dari musyawarah sesama antara juragan, pemilik perahu dan pemilik barang. Ketentuan berlaku untuk seluruh pelayar di Kecamatan Kepala Madan Kabupaten Buru Selatan dan tidak adanya perubahan musiman kecuali atas hasil musyawarah bersama.

Ketentuan tarif yang diberlakukan pun bervariasi tergantung dari rute yang ditujukan muatan yang hendak dipasarkan. Keuntungan yang didapatkan yakni Kota Bau-Bau seperti kopra mendapat keuntungan sebesar 23%/100. Sedangkan komoditi cengkeh keuntungannya sebesar 8%/100 kg dan komoditi coklat sebanyak 8%/100 kg.

### 4. Organisasi Kapal

Aktivitas pelayaran didalam Kapal Layar Motor Surya Indah terjalin kerjasama yang baik dalam kelompok. Kerjasama ini dapat berfungsi sebagaiikatan yang dimaknai sebagai suatu sistem yang mempunyai hubungan saling ketergantungan antara tugas dan fungsi masing-masing.

Jumlah awak Kapal Layar Motor Surya Indah sebanyak 6 orang yang masing-masing bertugas sebagai *Juragan* (Nahkoda), Bas (Bagian Atasi Mesin) dan ABK (Anak Buah Kapal). Untuk mengetahui lebih jelas tentang struktur pelayaran kapal layar motor suria indah dapat dilihat pada bagan berikut ini:



Bagan Struktur Organisasi Kapal Layar Motor Surya Indah

Pemilik kapal adalah seorang yang memiliki kapal untuk pelayaran dilaut, baik pelayaran yang dilakukan sendiri maupun bersama dengan orang lain. Seorang *juragang* melakukannya yang bekerja padanya dan mempunyai penghasilan ganda. Namun dalam prakteknya sering terjadi pemilik kapal meminjamkannya kepada orang lain yang bertindak sebagai *juragang*, dalam hal ini pemilik kapal memiliki peran Sebagai fasilitator dalam hal penyedia kapal dengan suatu perjanjian peminjaman yang disepakati bersama antara pemilik kapal dan pelayar.

*Juragang* adalah seorang yang memimpin pelayan. *Juragang* bertugas untuk mengontrol kapal beserta anggotanya. Dalam hal ini, *juragang* memiliki tanggung jawab yang penuh mulai dari awal pelayaran dimulai hingga selesai. *Juragang* juga bertanggung jawab atas komoditi yang dibawa dengan menggunakan kapal untuk dijual di daerah tempat tujuan. Seorang *juragang* harus memiliki pengalaman berlayar lebih lama dibandingkan dengan anggota yang lainnya. *Juragang* juga harus memiliki sifat jujur dan berani.

Bas merupakan kepanjangan dari bagian atas mesin. Posisi Bass berfungsi sebagai mengontrol kondisi mesin kapal. Seorang Bass juga merupakan sebuah tanggung jawab yang sangat berat setelah *juragang*. Dalam struktur organisasi, bass termasuk dalam anggota anak buah kapal. Seorang bass juga dapat membantu *juragang* dalam proses pelayaran. Tetapi ABK biasa tidak menangani mesin secara rutin. Dalam menangani mesin, Bass biasanya bekerja sendiri. Hal ini dilakukan untuk memaksimalkan pekerja dalam menangani mesin.

ABK adalah singkatan dari Anak Buah Kapal. Posisi Anak Buah Kapal ini bekerja membantu *juragang* dan Bass. Posisi Anak Buah Kapal ini dibutuhkan sebanyak lima orang termasuk Bass yang

masing-masing orang telah memiliki tugas. Posisi Anak Buah Kapal juga merupakan posisi paling bawah dalam struktur organisasi. Sebelum melakukan pelayaran, Anak Buah Kapal bertugas mengangkut barang dari tempat penampungan di darat ke kapal. Barang yang akan dimuat dalam pelayaran begitu banyak sehingga membutuhkan tenaga pengangkut yang banyak pula agar pekerjaannya semakin cepat dan maksimal.

Anak Buah Kapal ini memiliki beragam pekerjaan, mulai dari menyediakan makanan untuk para pekerja kapal, mengangkat jangkar, mengemudi kapal. Dalam setiap pelayaran, seluruh pelayar terbiasa untuk mengonsumsi kopi karena seluruh pelayar mengonsumsi kopi sampai dengan enam kali. Dalam aktivitas pelayaran ini, mengonsumsi kopi dapat menghilangkan rasa mengantuk dan meningkatkan konsentrasi. Seorang pelayar dituntut untuk selalu siaga dan waspada untuk mengantisipasi bahaya yang akan terjadi pada saat pelayaran berlangsung.

## **D. AKTIVITAS PELAYAR DALAM PELAYARAN DI KAPAL LAYAR MOTOR SURYA INDAH**

### **1. Merencanakan Pelayaran**

Sebelum melakukan pelayaran, terlebih dahulu dilakukan perencanaan. Perencanaan dilakukan agar pelayaran dapat dilakukan secara maksimal. Perencanaan dilakukan antara lain peminjaman perahu, penentuan hak dan kewajiban peminjam perahu serta sanksi yang diberikan apabila ditemukan perbuatan yang tidak sesuai.

#### **a. Mekanisme Peminjaman Perahu**

Awal dari kehidupan para pelayar sebelum melakukan pelayaran adalah peminjaman perahu. Sebelum melakukan pelayaran, para pelayar meminjam kapal kepada para pemilik kapal. Dalam hal ini, proses yang dilalui calon pelayar adalah musyawarah dengan pemilik kapal yang meli-

batkan tiga pihak yakni pemilik kapal, calon pelayar dan tokoh masyarakat setempat. Namun biasanya yang menjadi orang ketiga dalam musyawarah adalah anak buah kapal. Masing-masing pelayar mempunyai peran dan tanggung jawab berkaitan dengan komitmen yang dihasilkan nantinya.

Tokoh masyarakat berperan sebagai saksi dalam peminjaman kapal. Ia bertanggung jawab untuk memberikan keterangan ataupun penjelasan bila suatu waktu terjadi perbedaan pandangan antara pemilik dan peminjam kapal. Karena tanggung jawab itu harus dilaksanakan dengan adil. Seseorang yang menjadi saksi diupayakan tidak memilikisifat emosional, baik para calon pelayar maupun pemilik kapal. Jika antara tokoh masyarakat yang menjadi saksi masih mempunyai hubungan yang kurang baik dengan pemilik kapal dan calon pelayar, maka dipilih alternatif yakni masing-masing dari kedua belah pihak mencari saksi. Dalam hal ini pemilik kapal memanggil salah seorang tokoh masyarakat dan peminjam memanggil para sawi (ABK) sebagai saksi. Tujuannya agar sikap tidak adil dapat diminimalisir. Namun, dalam kenyataan hal ini jarang terjadi dikalangan para pemilik dan peminjam. Sebab, dalam peminjaman ini selalu bersifat kekeluargaan dimana adanya rasa saling mempercayai antara sesama.

Adanya rasa saling mempercayai antara pihak peminjam dan pemilik. Dengan demikian keutuhan dalam menegakan komitmen bersama antara pemilik dan peminjam perahu tatap terjaga, serta adanya saling mempercayai antara pemilik dan peminjam. Pihak peminjam akan berusaha sebaik mungkin untuk menjaga amanah yang telah diberikan oleh pihak pemilik. Dengan menjaga komitmen seorang *juragang* secara tidak langsung akan mendapatkan kepercayaan dari orang-orang yang berada disekitarnya seperti sawi, pemilik muatan, dan sebagainya.

#### **b. Hak, Kewajiban Pemilik dan Peminjam dalam Pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah**

Pemilik kapal sebagai unsur utama dalam proses perjanjian berhak mengajukan beberapa ketentuan terkait dengan kapal yang akan dipinjam. Keselamatan kapal adalah salah satu dari sejumlah persyaratan yang diberikan kepada calon pelayar berikut orientasi kalimat perjanjian yang digunakan pemilik kapal pada saat peminjaman perahu.

Pemilik kapal sebagai keutuhan dalam menegakan komitmen bersama antara pemilik dan peminjam kapal dan pemilik kapal biasanya menyebutkan nilai jual dari kapalnya dalam setiap kali peminjaman dan berlaku untuk satu kali masa perjanjian peminjaman. Ditegaskan pula bahwa setelah proses peminjaman secara keseluruhan, maka keselamatan kapal dilimpahkan kepada peminjam dengan segala konsekuensinya. Konsekuensi dalam hal ini adalah denda atau ganti rugi yang harus dibayar oleh peminjam kepada pemilik kapal. Pada pihak peminjam merupakan pihak kedua dalam perjanjian dan siap menanggung segala resiko yang akan terjadi nantinya dan senantiasa memegang teguh perjanjian tersebut.

Pihak kedua yakni peminjam kapal menerima segala sesuatu yang telah disepakati bersama serta menanggung resiko yang akan terjadi nantinya. Akan tetapi dalam kenyataannya, kedua belah pihak sama-sama menjaga komitmen yang telah disepakati bersama. Adanya saling keterbukaan antara pemilik dan peminjam yang memungkinkan adanya kerjasama dan tidak bersifat kaku. yang mana pihak pemilik dapat mengetahui apa saja yang telah dikerjakan para pelaya (peminjam) seperti hari keberangkatan, banyaknya muatan kapal, bagi hasil dan lain sebagainya.



**c. Sanksi Apabila Ada Hak atau Kewajiban yang Tidak Terpenuhi**

Setelah peminjama perahu maka seutuhnya mengenai keselamatan kapal dilimpahkan kepada peminjam dengan segala konsekuensinya. Sanksi yang dikenakan kepada peminjam kapal berlaku jika kecelakaan itu disebabkan karena kelalaian para pelayar dalam menjaga keselamatan kapal. Sebaliknya, jika penyebabnya dikarenakan keadaan alam seperti kapal tenggelam karena diterpa badai gelombang ditengah laut, layar sobek, tiang patah dan lain-lain maka sanksi tersebut tidak berlaku.

Berkaitan dengan hal tersebut, ada 3 hal yang menjadi prinsip utama, yaitu: pertama, keutuhan dalam menegakkan komitmen bersama antara pemilik dan peminjam perahu; kedua, penerapan prinsip berdasarkan *sabangka asarope* (kekeluargaan) dikalangan pelayar dalam hal menanggung bersama resiko kecelakaan dan ganti rugi yang harus diselesaikan pemilik perahu; ketiga, komitmen pemilik perahu menjaga hubungan emosional dengan peminjam perahu. Kaidah sanksi yang diberikan kepada peminjam berlaku kecelakaan itu disebabkan karena kelalaian mereka menjaga keselamatan perahu. Sebaliknya, jika penyebabnya ialah karena keadaan alam seperti perahu diterpa badai ditengah laut, tabrakan karena layar perahu mengalami kerusakan (tiang patah atau layar sobek), dan sebagainya maka sanksi tersebut tidak diberlakukan. Aturan sanksi ini hanya berlaku bila pihak peminjam lalai menjaga keselamatan perahu.

Proses peminjaman dan kecelakaan kapal yang dikemukakan oleh Abdul Rahman Hamid (2010) tidak memiliki perbedaan dengan proses peminjaman dan kecelakaan kapal yang terdapat pada pelayar di Kapal Layar Motor Surya Indah, adapun dijelaskan menurut Abdul Rahman Hamid orientasi kalimat perjanjian yang digunakan pemilik perahu pada saat pemin-

jaman perahunya. Pertama, perahu yang dipinjamkan harus dijaga dengan baik layaknya diri demi keselamatan jiwa para pelayar. Pemilik perahu biasanya menyebutkan nilai jual dari perahunya setiap perahu yang dipinjam dan berlaku untuk satu kali masa perjanjian peminjaman. Ditegaskan pula bahwa setelah dipinjam maka keselamatan perahu dilimpahkan kepada peminjam dengan segala kosekuensinya. Jika tidak dijaga dengan baik, konsekuensinya adalah denda atau ganti rugi yang harus dibayar oleh peminjam kepada pihak yang meminjamkan sesuai nilia nominal yang telah disebutkan.

**2. Aktivitas Juragang dan Sawi dalam Pelayaran Kapal Layar Motor Suriya Indah**

Di dalam pelayaran Kapal Layar Motor Suriya Indah sebagai kapal pengangkut barang komoditi para pelayar tidak hanya beraktivitasselama pelayaran, melainkan juga didarat yang memiliki tanggung jawab sesuai dengan perannya. Setiap tanggung jawab adalah cerminan dari penerapan komitmen yang sekaligus menentukan eksistensi kapal dan awaknya, termaksud pula kelangsungan pelayarannya.

*Juragang* merupakan pemimpin dalam pelayaran. Dalam aktivitasnya, tugas seorang *juragang* adalah mengurus muatan kapal, menandatangani surat-surat yang berkaitan dengan pelayaran, menentukan hari keberangkatan, tujuan pelayaran, memegang kemudi utama, dan sebagainya. Sedangkan sawi (ABK) dalam aktivitasnya membantu *juragang* mengangkut muatan dari tempat penampungan didarat menuju ke kapal, memegang kemudi, menyiapkan makanan serta patuh melaksanakan perintah nahkoda secara baik.

Adanya kerja sama dalam beraktivitas dalam mencapai tujuan dan tindakan diantara para pelayar merupakan kunci

keberhasilan mencapai tujuan bersama dalam satu pelayaran. Hal itu tercermin dalam aktivitas mereka sehari-hari diperahu, menangkut barang merupakan tugas dari sawi, memegang perahu memang tanggung jawab *juragang*. Namun tugas ini dapat diambil alih atau dipercayakan kepada awak perahu yang lainnya.

#### **a. Pemilihan Anak Buah Kapal (Sawi) Dalam Pelayaran**

Syarat menjadi Anak Buah Kapal lebih sederhana dibandingkan menjadi seorang *juragang*. Syarat utamanya adalah kemauan kerja, tidak mabuk laut, mempunyai muatan. Hal ini dikarenakan sawi sebagai faktor pendukung usaha pelayaran. Proses lamaranpun sangat sederhana tidak menggunakan persuratan dengan menyertakan fotokopi ijazah dan lainnya. Hal terpenting dalam melakukan pelayaran adalah mempunyai muatan (komoditi). Biasanya *juragang* yang pergi menemui para kelompok pekerja meminta salah satu pekerja untuk menjadi sawi (ABK) dengan persyaratan komoditinya akan dimuat oleh *juragang* yang meminta tersebut. Para pekerja akan berunding siapa yang akan menjadi sawi (ABK), setelah mendapatkan keputusan bersama dari hasil musyawarah barulah mereka pergi menemui *juragang*. Bagi calon sawi yang sudah mengenal *juragang*, mereka langsung menawarkan diri kepada *juragang*.

Dalam melakukan pelayaran, sawi (ABK) dapat bertukar peran dan tidak mempengaruhi kegiatan pelayaran sedangkan *juragang* dilakukan dengan cara berganti-ganti. Jika hal ini terjadi, maka dapat mempengaruhi produktifitas pelayaran. Namun dalam praktiknya jarang terjadi, sedangkan sawi (ABK) yang berganti-ganti sering terjadi.

Pergantian sawi dilakukan karena telah adanya kesepakatan sesama mereka yakni sawi dengan sawi lainnya selain karena mabuk laut. Adanya kesepakatan sesa-

ma mereka kelompok kerja, adanya pekerjaan lain yang akan dilakukan seperti akan melakukan panen kelapa bersama kelompok yang lain.

Dalam hubungan antara *juragang* bersama sawi memiliki hubungan kerjasama yang mereka jalani yakni saling ketergantungan. *Juragang* menginginkan komoditi dengan menawarkan para pekerja akan menjadi sawi sedangkan sawi membutuhkan hasil yang maksimal dalam bekerja. Pada akhirnya keduanya akan mendapatkan sesuai dengan kebutuhannya masing-masing. *Juragang* akan mempertahankan posisinya sebagai *juragang*. Ketika sawi menunjukkan perilaku yang baik kepada sang *juragang* dengan bekerja sebaik-baiknya maka mereka akan diajak oleh *juragang* sewaktu-waktu.

#### **b. Mencari Muatan dalam Pelayaran**

Sebelum pelayaran dilakukan, terlebih dahulu seorang *juragang* mencari muatan untuk dibawa dan dijual pada saat pelayaran. Pencarian muatan ini dilakukan oleh ABK (sawi) dan dikoordinir oleh *juragang*. Kapal Layar Motor Surya Indah menerima berbagai jenis angkutan barang berupa hasil tani seperti kopra, cengkeh dan coklat. Hasil pertanian ini merupakan pemilik dari petani, pekerja dan *tuang dusung* (pemilik lahan). Dalam memperoleh komoditi atau muatan dalam Pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah melalui dua metode pendekatan. Pertama komoditi yang dimiliki oleh para sawi. Sebagaimana telah dijelaskan pada pembahasan sebelumnya bahwa untuk menjadi sawi syarat utamanya adalah harus mempunyai komoditi untuk diperjual belikan. Dari muatan atau komoditi yang dimiliki oleh para sawi ini yang akan menentukan cepat lambatnya para pelayar melakukan pelayaran. Kedua mendatangi langsung para *tuandusun* (pemilik muatan) ataupun pekerja.

Lancarnya sebuah pelayaran ditentukan oleh muatan dasar yang dimiliki oleh pera pelayar. Hal ini karena tanpa muatan

para pelayar tidak akan melakukan pelayaran. Jika ternyata mereka tetap melakukan pelayaraan, itu akan menyita waktu yang lama yang memakan waktu berbulan-bulan lamaya. Oleh karena itu, seorang *juragang* juga harus teliti dalam mencari para calon sawi agar mempermudah melakukan pelayaran serta mudah melakukan pendekatan dengan para pemilik lahan atau pemilik komoditi. Jika hal ini dilanggar, maka para pemilik komoditi akan mengalami kerugian. Kerugian yang dimaksud adalah menurunnya nilai jual dari komoditi tersebut terutama komoditi kopra. Apabila nilai jual berkurang tentunya para pelayar akan mengalami kerugian.

Mengumpulkan muatan membutuhkan waktu dua minggu, karena proses pencarian dan pengangkutan muatan berpindah-pindah dari satu *sinabang* ke *sinabang* yang lainnya. Proses mengumpulkan muatan ini membutuhkan waktu 10 hari. Sedangkan untuk pengangkutan muatan dari darat ke kapal membutuhkan waktu 4 hari. Setelah proses pemuatan para pelayar kapal layar motor surya indah akan kembali di Desa Pasir Putih untuk mempersiapkan keberangkatan tujuan pelayaran.

### c. Proses Pelayaran

Sebelum melakukan pelayaran, para sawi (ABK) Kapal Layar Motor Surya Indah akan berkumpul di rumah *juragang* untuk membahas rencana keberangkatan serta mempersiapkan perlengkapan dan kebutuhan berlayar. Adapun hal-hal yang dilakukan seperti persiapan bahan bakar dan kebutuhan konsumsi serta melihat kondisi kapal atau memeriksa kelengkapan kapal seperti layar kapal, mesin kapal yang dapat menunjang perjalanan. Persiapan ini dilakukan agar perjalanan dapat tiba di tempat tujuan dengan jarak tempuh yang di tempu kurang lebih 48 jam, jika tidak ada hambatan yang menghalang. Setelah selesai para sawi akan berkumpul lagi untuk membicarakan jam keberangkatan. Keberhasilan

dalam setiap pelayaran yang dilakukan tidak terlepas dari kerja sama antara sesama sawi (ABK) kapal yang selalu mengedepankan keselamatan yang dilaksanakan dengan rasa penuh tanggung jawab. Oleh karena itu, seluruh pelayar yang terlibat dalam pelayaran harus siap fisik dan mental. Satu hari sebelum keberangkatan para sawi (ABK) mengisi semua jerigen serta drum dengan air untuk persiapan sebelum berlayar. Bagi para pelayar semua hari yang terdiri dari tujuh hari dalam seminggu adalah hari baik. Namun, kebiasaan yang dilakukan pada saat malam ataupun sore hari sebelum keberangkatan. Seluruh sawi (ABK) berkumpul di rumah *juragang* ataupun *tuang motoro* (pemilik kapal) melakukan pembacaan doa keselamatan (*joa sumanga*) agar pada saat berlayar mereka dijauhi dari segala bahaya.

Sudah menjadi kebiasaan para *juragang* dan pelayar pada umumnya pada kapal layar motor surya indah sebelum keberangkatan mereka akan mengadakan baca doa yang disebut *basa joa sumanga*. Hal ini dilakukan untuk memudahkan mereka melakukan pelayaran dan terhindar dari segala mara bahaya pada saat berlayar hingga mereka kembali ke Pulau Buru.

Kapal Layar Motor Surya Indah melakukan perjalanan dengan rute Pulau Buru – Kota Bau Bau – Pulau Buru. Waktu keberangkatan para pelayar Kapal Layar Motor Surya Indah lebih memilih berangkat pada pagi hari antara jam lima ataupun jam enam pagi. Hal ini berkaitan dengan sistem pengetahuan berlayar para pelayar Kapal Layar Motor Surya Indah.

Keberangkatan pada pagi hari dikarenakan cuaca dan keadaan alam yang cerah serta arus disekitar pulau begitu tenang pada waktu pagi hari. Sedangkan pada siang hari arus di daerah sekitar pulau akan kencang dikarenakan bertemunya gelombang laut disekitar pulau menyebabkan gelombang arus yang kencang.

Jika semua para persiapan kapal telah selesai dipersiapkan serta semua para sawi dan *juragang* telah berada diatas kapal, maka *juragang* akan memberikan perintah untuk mengangkat tali jangkar kapal kapal. *Juragang* kapal selain bertindak sebagai pemimpin yang memberikan perintah akan dimulainya keberangkatan kapal, juga bertindak sebagai pemegang kemudi. Bass yang bertindak sebagai pemegang kendali bagian mesin, mengoperasikan mesin setelah tali dan jangkar telah dinaikan kedalam kapal. Mesin kapal akan dinyalakan tanda keberangkatan telah dimulai.

Seiring dengan dimulainya perjalanan kapal meninggalkan pelabuhan anak buah kapal senantiasa melakukan pekerjaan ringan seperti membersihkan *dek kapal* bagian depan (lantai kapal) pembersihan *dek kapal* biasanya menggunakan air laut dengan menggunakan alat berupa timba yang terbuat dari potongan ember plastik sebagai alat pengangkat air untuk membersihkan lantai kapal, merapikan tali dan jangkar kapal untuk disimpan ditempat yang aman. Biasanya diletakkan dalam *bolonco* (tempat penyimpana barang bagian depan).

Selama dalam perjalanan berlayar dari Pulau Buru menuju Kota Bau-Bau atau sebaliknya yang kurang lebih membutuhkan waktu 48 jam atau dua hari dua malam. Para pelayar kapal Layar Motor Surya Indah lebih melakukan pekerjaan selama perjalanan sesuai dengan tugas dan pekerjaannya masing-masing. Tugas yang dilakukan yakni tukang masak para sawi yang bekerja di dapur yang menyediakan makanan dan minuman pelayar dan penumpang perjalanan berlayar. Biasanya yang menjadi koki pada saat perjalanan para sawi yang lebih mudah. Bass (bagian mesin) yang bertugas mengenai pengoperasian mesin kapal dan anak buah kapal lainnya.

Dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan pembagian kerja yang telah ditetapkan masing-masing, tidak selalu diker-

jakan sendiri. Akan tetapi, dalam penyelesaian pekerjaan di dalam kapal dapat dikerjakan secara bersama-sama tanpa terikat pada tugas dan pembagian kerja yang telah ditentukan sebelumnya. Seperti *juragang* misalnya yang bertugas sebagai pemimpin dalam pengoperasian perjalanan berlayar dan pemegang kemudi utama kapal dapat saja dikerjakan oleh pelayar lainnya apabila kondisi cuaca perjalanan yang cukup baik atau bila *juragang* hendak beristirahat.

Di dalam perahu membutuhkan kerja sama yang baik dalam kapal dimana tugas seorang sawi harus saling membantu. Ketika *juragang* hendak istirahat, para sawi dapat menggantikannya mengemudi. Selain itu adanya kerja sama sesama sawi yang saling membantu dalam pekerjaan tanpa melihat tugas inti dari seorang sawi, seperti Bass yang membantu para *sawi* biasa dalam membuat kopi, atau menjaga pompa air. Hubungan kerja antara para pekerja dalam perahu seperti dijelaskan memperlihatkan semangat *sabangka asarope* dalam berlayar (kekeluargaan dalam pelayaran). Pembagian tugas tidak berarti memisahkan secara tegas bidang pekerjaan yang dilakukan setiap tugas pekerja, tetapi lebih kepada upaya menciptakan kemudahan pelaksanaan tugas didalam kapal.

Berbeda halnya dengan tugas anak buah kapal tidak harus dibantu oleh *juragang*. Dalam menyelesaikan pekerjaan seperti pada saat peneliti melakukan penelitian terlibat dengan menjadi sawi dalam pelayaran kapal layar motor layar surya indah pada bulan juli dengan rute menuju ke Kota Bau Bau (SULTRA). Pada waktu itu kapal mengalami kerusakan mesin dimana satu mesin samping rusak yang mana saluran pendingin mesin tidak berjalan serta baling-baling kapal tidak berfungsi. Menghadapi situasi tersebut membuat *juragang* memerintahkan *sawi* bersama sesama sawi bernama La Ango turun kelaut untuk menyelam melihat saluran pendingin dan baling-baling kapal. Membutuhkan waktu 30 me-

nit untuk membersihkan rumpur yang tersangkut disaluran pendingin mesin dan baling-baling kapal yang terletak di laut Banda yang berdekatan dengan Pulau Wawonii.

#### d. Memasarkan Komoditi

Pada biasanya keberangkatan Kapal Layar Motor Surya indah selalu mengambil keberangkatan pada waktu pagi hari. Waktu yang dipilih tersebut berpengaruh pada waktu tiba di tempat tujuan yakni pada pagi hari. Pada waktu tiba tersebut para pelayar memanfaatkan waktu senggangnya dengan beristirahat sambil menunggu *juragang* melakukan melakukan tawar menawar harga dengan para pembeli.

Nilai jual komoditi yang diperjual belikan disesuaikan dengan kesepakatan kedua belah pihak yang terlibat dalam jual beli. Keputusan harga dicapai setelah ditetapkan bersama. Terutama terjadi dikalangan para pelayar pada saat akan menjual hasil bumi yang akan dibawa kepada para *bos penada* (penampung komoditi). Para pelayar bebas menentukan pilihan kepada siapa muatan akan dijual disesuaikan dengan kesepakatan nilai jual komoditi. Seiring dengan berkembangnya teknologi, *juragang* dalam pembelian komoditi dapat dilakukan dengan menentukan harga jual terlebih dahulu. Sebelum melakukan pelayaran ketempat tujuan, biasanya harga jual disepakati melalui komunikasi lewat telepon. Setelah tiba ditempat penjualan lalu mereka kembali membuat kesepakatan bersama.

Seorang Pembeli juga harus berani menanggung resiko misalnya kesepakatan dalam penentuan harga. Walaupun harga jual turun dipasaran, para pembeli tetap mempertahankan harga yang sudah disepakati bersama. Contohnya harga kopra Rp 7.500,-/kg dan turun menjadi Rp 7.000,-/kg. Dalam hal ini walaupun satu kali kerugian yang mereka dapatkan, akan menjadi satu keuntungan untuk para pembeli ada pembe-

lian selanjutnya. Pada kondisi seperti ini *juragang* akan menaruh kepercayaan kepada pembeli. Pembeli juga menjalin hubungan dengan para pelayar. Para pembeli juga harus jujur dan tidak melakukan kecurangan. Pembeli dituntut harus bersikap sportif dalam memberikan pertolongan. Ketika banyak komoditi yang susut karena kualitas komoditi menurun, maka pembeli harus membantu para pelayar dengan mengurangi kerugiannya.

Guna menarik simpati dan mempertahankan hubungan jual beli para pembeli melakukan pendekatan dengan Pemberian pelayanan dapat dilakukan dengan memperhatikan segala kebutuhan dan memenuhi segala kebutuhan seperti memberikan makanan kepada para pelayar. Misalnya ketika berlabuh dari Pulau Buru pembeli membelikan rokok, memberikan beras satu karung 50 kg, mie instan dan premi terhadap *juragang*. Biasanya premi ini diambil dari harga penjualan.

Kesediaan para pembeli untuk menjadi superior ketika para pelayar mempunyai masalah harga yang aka disepakati bersama premi (bonus) yang akan diberikan pembeli terhadap para pelayar seperti nilai jual Rp 7.000,-/kg para pembeli akan memberikan harga Rp 7.100,-/kg maka harga Rp 100,- tersebut menjadi milik para pelayar.

Terkait hutang pembeli tidak meneakan pada setiap pengutang seperti pemilik kapal dan *juragang* tidak menyinggung untuk melunasi hutang. Dengan layanan yang baik kepada pelayar, akan membuat para pelayar menjadi betah dalam bekerja dan akan selalu menjual hasil kepada mereka pembeli serta tidak beralih kepada pembeli yang lainya. Biasanya kebaikan para pembeli akan disebarkan antara sesama pelayar. Hal ini dapat membawa dampak positif untuk menarik para pelayar.

*Juragang* bebas menjual komoditi atau barang muatan kapalnya kepada siapa



saja yang ditentukan dengan harga yang cocok. Ketika harga yang diberikan telah cocok, maka pembongkaran barang akan dilakukan di tempat. Mengenai bahan makanan dan beras, *juragang* menganggap sebagai hal yang wajar untuk para pembeli. Para *juragang* menyebut pembeli dengan istilah *boss*. *Juragang* akan merasa senang jika mendapatkan *boss* yang baik hati dan murah senyum.

#### e. Membeli Barang Pesanan *Tuang Dusun*

Aktivitas para sawi serta *juragang* kapal layar motor surya indah berlabuh dipelabuhan yakni membeli barang pesana para *tuang dusun* (pemilik komoditi), para pekerja, termaksud kebutuhan para pelayar sendiri. Biasanya yang mencari pesana para pemilik komoditi tersebut adalah *juragang* yang menyerahkan nota di toko. Sedangkan para *sawi* akan mengontrol barang yang telah di beli dari kapal dan melaporkan kepada *juragang* barang yang telah di-angkut. Pengangkutan barang dilakukan setelah seluruh pembongkaran muatan selesai dilakukan. Hal ini dilakukan terkait dengan penempatan muatan.pengangkutan muatan para pelayar menyebutnya *muatan bale*. Dalam sistem pengangkutan dan barang yang akan dimuat lebih awal yakni barang yang ukuranya lebih besar dan berat serta tidak gampang rusak yang ditempatkan pada bagian bawa kapal seperti beras, semen, terigu, gula, bahan bakar minyak (BBM). Sedangkan karton supermi, serta snack di tempatkan pada bagian atas yang telah ditumpuk di dalam kapal.



Foto 2. Membeli Barang Pesanan *Tuang Dusun* saat balik ke pulau buru nampak seorang sawi sedang mengatur barang

Pengangkutan barang tersebut di-angkut oleh para buru sedangkan para sawi yang akan mengaturnya sesuai dengan ukuran dan jenis barang yang akan dimuat. Untuk pengangkutan barang dan muatan yang ukuranya dan jumlahnya lebih kecil dan ringan biasanya dilakukan pada akhir untuk mencegah dari bahaya kerusakan dan lebih gampang dijangkau serta mempermudah pembongkaran setelah tiba kembali lagi di pulau Buru Desa Pasir Putih.

#### f. Kembali ke Pulau Buru

Setelah semua barang titipan (*nota*) pemilik muatan telah di belanjakan maka para pelayar bersiap-siap untuk kembali ke Pulau Buru. Mereka mempersiapkan segala kebutuhan selama dalam perjalanan seperti bahan bakar minyak (BBM), logistik, serta mengecek kembali barang titipan (*nota*) yang sudah di belanjakan dengan memastikan semua barang belajaan para pemilik muatan telah di belajakan semua. Pada saat hendak kembali pulau Buru. Kapal layar motor Surya Indah selalu mengambil waktu berangkat dari bau-bau pada sore atau malam hari. Hal ini akan memakan waktu lebih lama dari waktu keberangkatan yakni 54 jam. Hal ini dikarenakan kapal akan kembali ke Pulau Buru dengan memuat barang titipan dari pemilik muatan (*nota*) dengan melakukan perjalanan santai tanpa harus terburu-buru. Selain itu, kondisi cuaca pada malam hari lebih baik dan dirasa lebih aman untuk berlaya di perkiraan akan tiba di Pulau Buru desa pasir putih pada pagi hari.

Pada saat tiba di pulau Buru para pelayar akan memanfaatkan waktu senggan untuk beristirahat serta bertemu dengan keluarganya setelah itu baru di lakukan pembongkaran muatan balik. Namun biasanya *juragang* akan menanyaka kepada para *sawi* dan diputuskan secara bersama.

### 3. Sistem Bagi Hasil dalam Pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah

Bagi hasil merupakan proses terakhir dari pelayaran yang mana dalam pola bagi hasil yang menentukan tingkat pendapatan pelayar Kapal Layar Motor Surya Indah, baik *juragang*, maupun *sawi* dalam bagi hasil. Dari bagi hasil ini, *juragang* beserta para *sawi* mendapatkan hasil yang sama antar*juragang* dan *sawi*, baik *bass* maupun *sawi* biasa mendapatkan pendapatan yang sama. Kemudian *juragang* akan mendapatkann premi (bonus) dari pemilik perahu. Dalam menerima premi ini, tidak mengurangi proses bagi hasil para pelayar. Yang mana *juragang* akan mendapatkan premi dari pemilik motor, serta *bass* akan mendapatkan premi dari *juragang* setelah pembagian hasil. Biasanya sebalum pembagian hasil jurang biasanya menjelaskan biaya pengeluaran.

Sebelum dilakukan pembagian hasil, seorang *juragang* menghitung biaya pengeluaran terlebih dahulu yang dilakukan bersama seluruh *sawi* yang terlibat dalam pelayaran. Segala sesuatu yang berhubungan dengan pengeluaran selama pelayaran dihitung dengan rinci dan detail seperti bahan makanan, bahan bakar serta kebutuhan lainnya.



Foto 3. Kembali ke Pulau Buru Gambar Proses pembagian hasil antara seluruh pelayar

Sisa dari hasil biaya pengeluaran atau tarikan tersebut merupakan keuntungan bersih yang didapatkan oleh pengguna kapal dari hasil penjualan komoditi. Keuntungan dibagi berdasarkan aturan yang

berlaku oleh para pelayar yang ada di Pulau Buru yang sebelumnya telah memisahkan sewa kapal. Pemisahan seluruh biaya pengeluaran dan gaji pelayar dikenal dengan istilah *bage lima*. Setelah seluruh biaya pengeluaran dipisahkan, barulah sisanya yang akan dibagi untuk membayar gaji para pelayar. Misalnya apabila kapal mendapatkan keuntungan sebesar Rp 50.000.000,- maka hasil yang diperoleh kapal (sewa kapal) Rp 20.000.000,- dari hasil pencabutan tersebut pengguna kapal akan mendapatkan Rp 30.000.000,-.

Proses pembagian yang dilakukan selanjutnya setelah pencabutan sewa atau bagian kapal (*owibhangka*) adalah membagi rata. Semua pendapatan bersih yang didapatkan oleh pengguna kapal dengan istilah *bage ikan*. *Bage ikan* adalah pembagian hasil yang diperoleh dan dibagikan secara merata atas hasil usaha bersama dengan tidak melihat tugas dalam kapal.

Salah satu contoh kasus yang dialami peneliti adalah pada saat melakukan pelayaran di Kapal Layar Motor Surya Indah. Peneliti menempati posisi sebagai *sawi* (ABK) kapal yang melakukan pelayaran dari Desa Pasir Putih (Pulau Buru) menuju Bau-Bau (SULTRA). Pelayaran dilakukan pada bulan Juni hingga Juli. Komoditi yang dibawa sebanyak 33 ton yang terdiri dari 32 ton kopra dan 1 ton coklat.

Potongan dari komoditi kopra yakni  $\frac{23\%}{100\text{kg}} \times 32 \text{ ton} = 7,360 \text{ tondi}$  kali dengan harga Rp.7.000,-/kg = Rp51.520.000,-. Perhitungan komoditi coklat yang berjumlah 1 ton yaitu  $\frac{8\%}{100\text{kg}} \times 1 \text{ ton} = 80 \text{ kg}$  dengan harga Rp30.000,-/kg = Rp2.400.000,-. Dengan demikian jumlah keseluruhan adalah sebanyak Rp53.920.000,-. Jumlah tersebut dikurangi dengan biaya pengeluaran sebesar Rp.7.950.000,-. Biaya pengeluaran digunakan selama pelayaran seperti pembelian minyak bensin, minyak solar, oli mesin, dan ongkos makan.

Dari perhitungan di atas, maka  $\text{Rp}53.920.000,- - \text{Rp}7.950.000,- = \text{Rp}45.970.000,-$ . Setelah itu di keluarkan lagi biaya kapal (sewa kapal)  $\text{Rp}17.985.000,-$ . Dari seluruh jumlah pengeluaran yang telah dipisahkan maka diperoleh pendapatan bersih sebesar  $\text{Rp}27.985.000,-$ . Jumlah ini kemudian dibagikan kepada seluruh pelayar yang berjumlah enam orang dengan perolehan  $\text{Rp}4.664.166,-$ .

Pelayaran yang dilakukan oleh *juragang* pada bulan Januari 2015 lalu telah mendapatkan harga komo-diti sebesar  $\text{Rp}6.500,-/\text{Kg}$ . Harga tersebut dikalikan dengan jumlah komoditi yang didapatkan oleh *juragang* sebanyak 33 ton dengan potongan 23 % dan pengeluaran selama pelayaran. Pengeluaran ini jumlah sebesar  $\text{Rp}7.750.000,-$  dan sewa kapal sebesar  $\text{Rp}15.792.500,-$ . Dari semua jumlah potongan, maka diperoleh pendapatan bersih sebesar  $\text{Rp}25.792.500,-$ . Jumlah tersebut dibagikan secara merata kepada seluruh pelayar dengan perolehan  $\text{Rp}4.298.750,-/\text{orang}$ .

Dari hasil pembahasan diatas menunjukkan bahwa proses pembagian hasil dalam pelayaran kapal layar motor surya indah tidak menentu berapa yang harus didapat pada saat satu kali pelayaran karna dalam proses ini yang menjadi penentu selain banyaknya muata yang didapatkan pada saat pelayaran, nilai jual atau harga dipasaranlah yang akan menentukan berapa keuntungan yang akan di dapatkan. Karna semakin tinggi harga yang di dapatkan pada saat pembongkaran akan menentukan pula berapa banyak mereka akan mendapatkan keuntungan dalam satu kali ke berangkatan pelayaran. Jika di dibandingkan dengan ancaman keselamatan, resiko yang begitu tinggi dalam pelayaran selalu membayangkan para pelayar setiap saat. Namun hal ini sudah menjadi resiko dari setiap *pandehela* yang harus diterima.

## E. PENUTUP

Aktivitas pelayar dalam pelayaran pada kapal layar motor surya indah di Desa Pasir Putih, Kecamatan Kepala Madan, Kabupaten Buru Selatan, Provinsi Maluku dimulai dengan perencanaan pelayaran. Sebelum melakukan pelayaran seorang *juragang* terlebih dahulu melakukan penyusunan rencana. Setelah merencanakan, seorang *juragang* mencari para sawi yang mempunyai muatan untuk diajak berlayar bersamanya serta mencari muatan yang lain. Setelah mendapatkan muatan seorang *juragang* akan melakukan peminjaman perahu serta smenentukan sangsi yang akan dikenakan oleh pemilik dan peminjam kapal yang akan menanggung resiko bersama. Setelah melakukan peminjaman barulah seorang para pelayar melakukan pemuatan dan melakukan pelayaran yang mana dalam rute penjualan komoditi tidak menetap. Mereka akan melakukan pelayaran tergantung harga yang diinginkan oleh para pelayar. Setelah tiba di tempat tujuan, mereka akan membongkar muatan dan langsung menerima hasil berupa uang ditempat. Sistem pembagian hasil akan dilakukan pada para pelayaran kapal layar motor surya indah. Setelah itu barulah seorang *juragang* akan membelikan barang titipan para pemilik tuang dusun dan melakukan perjalanan belik di pulau buru. Walaupun dalam setiap aktifitas pelayaran para pelayar selalu dibayang bayangi dengan.

Adapun mengenai proses pembagian hasil dalam Pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah tidak menentu dalam hal ini proses pembagian hasil tergantung pasang surut harga atau nilai jual suatu komoditi. Hal ini dikarenakan dalam pelayaran Kapal Layar Motor Surya Indah dalam pembayarannya menggunakan sistem persen dalam artian setiap 100 kg akan ditarik biaya. olehnya itu pendapatan para pelayar tidak akan menetap tergantung nilai jual dan banyaknya komoditi yang dimuat dalam satu kali pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- Endraswara, Suwardi. 2003. *Metodologi Penelitian Kebudayaan*. Yogyakarta. Gadjra Mada University Press
- Giddens, Anthony, 2003. *The Constitution of Societi: teori Strukturasi untuk Analisis Sosial, Penerjemah Adi Loka Sujono*. Malang: Pedati Pasuruan
- Hamid, Abdul Rahman. 2010. *Spirit Bahari Orang Buton*. Makassar. Penerbit Ombak
- Keesing, M. Roger. 1989. *Antropologi Budaya*. Jakarta. RinekaCipta
- Kusnadi. 2002. *Konflik Sosial Nelayan*. Yogyakarta: Lkis Yogyakarta
- Spradley, James P. 1998. *Metode Etnografi*. Yogyakarta: Tiara Wacana
- Wirawan, Ida Bagus. 2012. *Teori-Teori Sosial Dalam Tiga Paradigma (Fakta Sosial, Definisi Sosial & Perilaku Sosial)*. Jakarta. Penerbit Kencana
- logi. Fakultas Ilmu Politik. Universitas Haluoleo
- Widodo, Slamet. 2011. *Stretegi nafkah berkelanjutan Bagi Rumah Tangga Miskin Di Daerah Pesisir*. Bangkalan. Program Studi Agribisnis. Fakultas Pertanian. Universitas Trunojoyo.
- Yamin, Ahmad. 2002. *Fungsi Perahu Layar (Bhangka) Dalam sistem Perdagangan Antarpulau (Studi Antropologi di Kelurahan Waetuno, Kecamatan Wangi-Wangi, Kabupaten Buton)*. Program Studi Antropologi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Halu Oleo.
- SUMBER LAIN:
- Masruddin. 2014. *Sistem Pengetahuan Dengan Bangka Pada Masyarakat Popolia Kecamatan Togo Bonongko Kabupaten Wakatobi*. Jurusan Antropologi. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Halu Oleo
- Naharuddin. 2012. *Pelayar Dalam Pelayaran (Studi pada Budaya Pelayaran dalam Pelayaran Kapal Muliah Indah Rute Ereke-Kendari)*. Program Studi Antropologi. Fakultas Ilmu Politik. Universitas Halu Oleo
- Sumarti, Titik. 2007 *Kemiskinan Petani Dan Srategi Nafka Ganda Rumah Tangga Pedesaan Jurnal Online IPB*
- Suryani. 1997. *Mekanisme Adaptif Yang Dimiliki Oleh Masyarakat Rengge Dikabupaten Bantaeng Propinsi sula-wesi selatan*. Program Studi Atropo-